

Saab 9-5 Aero Sedan UK-spec 2010–11

NEVS-brevet onsdag 6 mars

1. Volvo Cars begränsar topphastigheten till 180 km/h i alla bilar för att belysa riskerna med körning i höga hastigheter

Pressmeddelande • Mar 04, 2019 12:28 CET

I egenskap av världsledare inom säkerhet skickar Volvo Cars en stark signal om farorna med körning i höga hastigheter genom att begränsa topphastigheten i alla sina bilar till 180 kilometer i timmen från och med 2020.



Företagets Vision 2020, där ambitionen är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i en ny Volvo år 2020, är en av de mest ambitiösa säkerhetsvisionerna i bilindustrin. Men insikten att enbart teknik inte kommer att vara tillräckligt för att nollvisionen ska kunna nås gör att Volvo Cars nu breddar visionens omfattning till att även inkludera ett fokus på förarens beteende.

Forskning utförd av Volvo Cars har identifierat tre kvarstående säkerhetsfrågor som utgör så kallade ”luckor” i ambitionen att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i företagets bilar, och där körning i höga hastigheter har en mycket framträdande roll.

– Volvo är ledande inom säkerhet: det är något som vi alltid har varit och alltid kommer att vara, säger Håkan Samuelsson, vd och koncernchef.

– Tack vare vår forskning vet vi vilka problemområdena är när det gäller att eliminera allvarliga personskador och dödsfall i våra bilar. Och även om en begränsning av bilens topphastighet inte är något universallösning så är det värt att genomföra detta om det så bara räddar ett liv, fortsätter han.

Förutom att införa en begränsning av bilarnas topphastighet undersöker företaget även hur en kombination av smart hastighetsstyrning och geofencing automatiskt skulle kunna begränsa hastigheterna i närheten av skolor och sjukhus i framtiden.

– Vi vill starta en diskussion om huruvida biltillverkare har rätt eller till och med en skyldighet att installera teknik i bilarna som förändrar förarens beteende, för att ta itu med sådant som fortkörning, rattonykterhet eller distraktioner. Vi har inget entydigt svar på den frågan, men vi anser att vi bör gå i bräschen för en diskussion om detta och vara en pionjär. säger Håkan Samuelsson.

Problemet med körning i höga hastigheter är att bilens inbyggda säkerhetsteknik och smart utformade infrastruktur inte längre är tillräckligt för att undvika allvarliga skador och dödsfall om olyckan skulle vara framme. Det är därför som de flesta länder i västvärlden har hastighetsbegränsningar, men där fortkörning ändå är vanligt förekommande och en av de vanligaste orsakerna till dödsfall i trafiken.

Miljoner människor får fortfarande fortkörningsböter varje år och trafikolycksdata från National Highway and Traffic Safety Administration visar att 25 procent av alla som dödades i trafiken i USA under 2017 berodde på fortkörning.

– Människor förstår helt enkelt inte hur farligt körning i höga hastigheter är. Vi förstår farorna med ormar, spindlar och höga höjder. Det kan man inte säga om förståelsen för riskerna med att köra i höga hastigheter, säger Jan Ivarsson, en av Volvo Cars ledande experter på säkerhet.

– Människor kör ofta för fort i vissa situationer i trafiken och är dåliga på att anpassa hastigheten efter trafiken och den egna förmågan som förare. Vi behöver stödja bättre beteende och hjälpa människor att inse och förstå att körning i höga hastigheter är farligt, fortsätter han.

Förutom fortkörning finns det två andra problemområden som utgör ”luckor på vägen mot noll”. Ett problem som är lika uppenbart (och som är lika svårt att få ett stopp på) är **rattonykterhet**. Att köra under påverkan av alkohol eller droger är olagligt i stora delar av världen, och ändå är det en av de största orsakerna till skador och dödsfall i trafiken.

Det andra problemområdet är **distraktion**. Förare som distraheras av sina mobiltelefoner eller som på annat sätt inte fokuserar på bilkörningen är en annan viktig orsak till att människor omkommer i trafiken. På många sätt är detta lika farligt som rattfyllerister.

Volvo Cars kommer att presentera idéer för att tackla problemområdena rattonykterhet och distraktion vid ett särskilt säkerhetsevenemang i Göteborg den 20 mars.

Volvo Car Group 2018

Räkenskapsåret 2018 redovisade Volvo Car Group en rörelsevinst på 14 185 Mkr (14 061 Mkr 2017). Omsättningen under perioden uppgick till 252 653 Mkr (208 646 Mkr). För helåret 2018 ökade den globala försäljningen till den nya rekordnivån på 642 253 (571 577) bilar, en ökning med 12,4 procent jämfört med 2017. Resultaten understryker vilken omfattande förvandling som Volvo Cars ekonomi och verksamhet har genomgått de senaste åren och ger även företaget en bra position för nästa tillväxtfas.

Om Volvo Car Group

Volvo har tillverkat bilar sedan 1927. I dag är Volvo Cars ett av de mest välkända och ansedda bilmärkena i världen med en försäljning på 642 253 bilar i över 100 länder 2018. Volvo Cars ägs sedan 2010 av kinesiska Zhejiang Geely Holding (Geely Holding). Volvo Cars utgjorde en del av svenska AB Volvo fram till 1999 då företaget köptes av amerikanska Ford Motor Company. 2010 köptes Volvo Cars av Geely Holding.

Under 2018 hade Volvo Car Group i genomsnitt 43 000 (39 500) heltidsanställda medarbetare. Volvo Cars huvudkontor och produktutvecklings-, marknadsförings- och administrationsavdelningar finns i huvudsak i Göteborg. Volvo Cars kinesiska huvudkontor ligger i Shanghai. Företagets huvudsakliga bilfabriker finns i Göteborg, Gent (Belgien), South Carolina (USA) och Chengdu och Daqing (Kina), medan motorerna tillverkas i Skövde och Zhangjiakou (Kina) och karosskomponenter i Olofström.

Bifogade filer

PDF-dokument

RECHARGE

2. Teslas plan – då kommer suven Model Y

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-03-04, 12:14

Igår var Teslas vd Elon Musk ovanligt tydlig på Twitter. Han skrev helt sonika att Teslas nästa modell – Model Y – kommer visas den 14 mars.



Vad kan vi då vänta oss av Teslas andra tillskott till suv-segmentet? Enligt Elon Musk ska Model Y vara 10 procent större och kosta 10 procent mer än Model 3. Ganska precis i linje med förhållandet mellan Model S och Model X.

Model 3 för 35.000 dollar börjar levereras till kunder i USA inom de nästkommande veckorna. Eftersom Model Y enligt uppgift ska bli 10 procent dyrare än Model 3, hamnar den på strax under 40.000 dollar i USA. Vilket enligt Clean Technica är precis under sina tyska konkurrenter BMW X3, Mercedes GLC och Porsche Macan.

Gillar man åka högt och snabbt kan man vara lugn. Model Y får liksom sitt syskon Model 3 ett Performanceutförande som lär sätta de tyska konkurrenterna på hårt prov. I övrigt kan vi nog vänta oss att Model Y utrustas med den drivlinan som finns i Model 3. Elon Musk har tidigare sagt att Model 3 och Model Y kommer ha 76 procent samma DNA. Detta för att effektivisera produktion och hålla ner kostnader.

Model Y får dock, till mångas lycka, inga "måsvinge"-bakdörrar som storebror Model X, utan utrustas istället med konventionella bakdörrar. Ett beslut som motiveras från Telsahåll genom att man på det sättet lockar så många kunder som möjligt.

Är man mer intresserad av en Tesla med flak får man vänta ett litet tag till. Elon Musk skriver på twitter att en pickup lanseras senare i år.



Elon Musk twittrar att Tesla Model Y kommer 15 mars 2019



Elon Musk bekräftar: Tesla Model Y börjar byggas 2020



Tesla lanserar "folkelbilen" Model 3 Standard Range för 35.000 dollar



Patrik Lundin

3. Elon Musk ska säga upp sig från Tesla….

Måndag, Mars 4, 2019

av Seth Fiegerman

…för att hoppa på ett nytt projekt för Bitcoin Teknologi Startup



Elon Musk gör sin största investering

Den riktiga Ironman - **Elon Musk**, har just meddelat att han ska säga upp sig från sin tjänst på Tesla för att ha tid för ett nytt företag som han tror kommer att förändra världen mer än vad Tesla, SpaceX och Solar City någonsin hade möjlighet att göra. Hans nya satsning är ett **Bitcoin Trading System** trots att det inte var hans idé, så har han investerat €770 miljoner i företaget, vilket ledde till att han numera bestämmer över alla News Spy besluten.

Innan vi går in i detalj på News Spy, låt oss förklara vem Elon Musk verkligen är. Elon Musk är en visionär, vissa kallar honom den smartaste entreprenören av vårt århundrade. Han tror på förnybar energi och trots att hans idéer kan verka för radikala och omöjliga för vissa personer, så har Elon motbevisat dem år efter år. Hans agenda är att göra världen till en grönare och bättre plats. Några av hans satsningar är elbilar (Tesla), billigare och offentligt tillgängliga rymdresor och kolonisering av Mars (Space X) och nästa generationens solpaneler (Solar City).

Men nu så har Musk beslutat sig för att delvis dra sig tillbaka från att driva Tesla, för att fokusera på hans nya satsning inom den finansiella sektorn. Det var därför han förvärvade Bitcoin Trading System.

Vad är The Bitcoin Trading System? The Bitcoin Trading System är en finansiell teknik med syftet att omfördela världens rikedom. I grund och botten genom att ta från den översta 0,1% för

att ge tillbaka till de resterande 99,9%. Elon anser inte att världens förmögenheter inte har fördelats på ett bra sätt under vår tid, trots att det alltid kommer att finnas någon som är rikare och någon som är fattigare, så är den nuvarande situationen oacceptabel, där den översta 0,1% kontrollerar ungefär 90% av världens tillgångar. Musk tror att han kommer att kunna minska denna andel med ca 20% utan att skapa en världsomfattande finansiell kris. Vad innebär detta för dig, en vanlig mellan eller underklassperson? Det betyder att du kommer att bli 2 - 3 gånger rikare och att endast de absolut rikaste kommer att drabbas. Det låter helt fantastiskt, eller hur?

Ok, teorin finns där, men hur ska det fungera undrar du? Sammanfattningsvis så är det en enkel idé. Den översta 0.1% behåller sin förmögenhet investerat i aktier, mäklare på Wall Street handlar dessa aktier åt dem. Tanken är att vara bättre än mäklarna på Wall Street på deras eget spel genom att göra vinnande affärer för mellan och underklassen med hjälp av en kryptomarginal-algoritm som utvecklats av Bitcoin Trader och som fulländats av Elon Musk. Investerare på Wall Street med mängder av pengar tjänar mindre pengar per handel i genomsnitt och pengarna kommer långsamt att omfördelas till medel och underklassen. Precis som i ett pokerspel, där en ny spelare slår sig ner vid bordet för höga insatser och börjar vinna.

För att kunna konkurrera med denna algoritmen skulle Wall Street-investerare behöva bättre verktyg för aktionsrörelser för egenkapital än vad som för närvarande är tillgängligt. Med framsteg inom cloud datorisering och med programvaran för kryptovaluta har News Spy visat gång på gång att detta är mer än bara en teori. Det var just därför Musk hoppade på denna teknik så snart som han hörde om det. Det är revolutionerande.

Vi intervjuade Bitcoin Trading System CTO Dan Marconi så att han på ett bättre sätt kan förklara hur Bitcoin Trading System fungerar.

RECHARGE

4. Polestar bekräftar: Nya elbilen får dragkrok och kan komma i fler versioner

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-03-03, 10:56

Men oklart hur mycket nya Polestar 2 får dra.



Lanseringen av Polestar 2 väckte mycket uppmärksamhet i bilvärlden. Volvos nya prestanda-elbil lockar med kvick acceleration, räckvidd på upp emot 50 mil och en prislapp från 40.000 euro (men lanseringsversionen är dock dyrare – den kostar 60.000 euro).

Tre viktiga frågor togs dock inte upp på Polestars presskonferens med märkeschefen Thomas Ingenlath.

1. Dragkrok kommer

För det första bekräftar Polestar nu att elbilen får dragkrok som tillval. Hur mycket bilen får dra är dock inte klart än.

"Man kan beställa en elektriskt infällbar dragkrok som tillval. Dragvikten är inte fastställd än", säger Brent Ellis, pr- och kommunikationschef på Polestar till Recharge.

2. Oklar tillverkningsvolym

Vid lanseringen var läsarna också nyfikna på hur stora tillverkningsvolymer Polestar planerar för elbilen. Att lansera en elbil "för syns skull" som sedan inte ska byggas i några större volymer är feltänkt, tycker många Rechargeläsare.

"Vi avslöjar inte våra produktionsvolymer än men vi kan bekräfta att vi kommer bygga tiotusentals bilar per år. Det är alltså väldigt hög produktionsvolym jämfört med den låga volymen för Polestar 1", säger Brent Ellis.

Han hänvisar då till Polestars prestandahybrid som blir betydligt dyrare.

3. Kan dyka upp fler versioner

Polestar 2 finns än så länge bara med ett batteripaket på 78 kWh och 50 mils räckvidd enligt WLTP-körcykeln som mål. (Batteriet är något mindre i Kina för att klara samma räckviddsmål enligt den kinesiska körcykeln.)

Men Polestar utesluter inte att det dyker upp fler varianter framöver.

"Detaljerna om andra versioner av Polestar 2 kommer bekräftas längre fram. Just nu har vi lanseringsversionen som ni redan vet om, under första årets produktion, och vi kommer utöka utbudet efter det", säger Brent Ellis.



Polestar 2 är officiell – här är alla fakta om nya elbilen



Polestar 2 är beställningsbar och kan konfigureras som bygg-din-bil



Polestarchefen avslöjar planerna: "Jag borde inte berätta det här än..."

ALLT OM BILAR

5. Elbilen Jaguar I-Pace vinner Årets bil 2019

Publicerad 4 mar 2019 16:11

GENÈVE. Det stod till slut mellan ytterligheterna när Car of the Year skulle avgöras. Jaguar I-Pace mot Alpine A110 i tidernas jämnaste omröstning. Jaguar vann tack vare fler förstaplatser bland de 60 jurymedlemmarna.



Jaguar I-Pace är vinnaren av Car of the Year, eller Årets bil, 2019.

FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/car-of-the-year---har-ar-vinnaren/

Det fanns två speciella bilar i finalen av Car of the Year 2019. Och när rösterna började räknas samman stod det klart att det här skulle bli den jämnaste omröstningen i prisets långa historia. Den första Car of the Year utsågs 1964 men aldrig tidigare har det varit så jämnt mellan de sju finalisterna.

När Storbritanniens jurygrupp skulle redovisa sina röster fanns det fyra, fem bilar som kunde vinna. Och när samtliga röster räknats hade elbilen Jaguar I-Pace och den lilla sportiga Alpine A110 fått lika många poäng: 250 vardera.

LÄS MER: Så röstade jag i Car of the Year



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/test-vi-kor-elbilen-jaguar-i-pace/

Jaguar vann med minsta möjliga marginal

Enligt prisets regler kan det bara finnas en enda vinnare så antalet förstaplatser för respektive bil började räknas. Där kunde elbilen Jaguar I-Pace vinna med 18-16.

Jaguar I-Pace var den enda elbilen i finalen sedan bland andra Nissa Leaf röstats bort på ett tidigt stadie och Audi e-tron presenterats för sent för att komma med i omröstningen.

Jaguars chefsdesigner Ian Callum var inte förvånad över att Jaguar I-Pace var den enda elbilen som nådde finalen.

– Inte med tanke på vad som finns där ute på marknaden. Men vänta två, tre år, då kanske det är över hälften elbilar i finalen.

Callum tog emot priset på scenen och dedikerade det till hela Jaguar-teamet. I fjol vann Volvo det prestigefyllda priset för första gången – med XC40 – och i år var det Jaguars tur.

LÄS MER: Vi provkör Car of the Year 2019

– Det här betyder mycket för Jaguar, väldigt mycket och det betyder mycket för alla som jobbat med det här projektet.

Varför tror du att I-Pace vann?

– Det är en kombination av många saker men det är en elbil, den är snygg och den är rolig att köra.

För ett år sedan kunde vi göra den första lilla provkörningen av Jaguar I-Pace här i Genève och nu vinner ni det här priset. Har det varit ett bra lanseringsår?

– Ja, väldigt bra. Vi säljer alla bilar vi bygger och det här kommer förstås att hjälpa oss att sälja ännu fler bilar.

ALLA VINNARE I CAR OF THE YEAR

1964 Rover 2000
1965 Austin 1800
1966 Renault 16
1967 Fiat 124
1968 NSU RO 80
1969 Peugeot 504
1970 Fiat 128
1971 Citroën GS
1972 Fiat 127
1973 Audi 80
1974 Mercedes 450S
1975 Citroën CX
1976 Simca 1307-1308
1977 Rover 3500
1978 Porsche 928
1979 Simca/Chrysler Horizon
1980 Lancia Delta
1981 Ford Escort
1982 Renault 9
1983 Audi 100
1984 Fiat Uno
1985 Opel Kadett
1986 Ford Scorpio
1987 Opel Omega
1988 Peugeot 405
1989 Fiat Tipo
1990 Citroën XM
1991 Renault Clio
1992 Volkswagen Golf
1993 Nissan Micra
1994 Ford Mondeo
1995 Fiat Punto
1996 Fiat Bravo/Brava
1997 Renault Megane Scenic
1998 Alfa Romeo 156
1999 Ford Focus
2000 Toyota Yaris
2001 Alfa Romeo 147
2002 Peugeot 307
2003 Renault Megane
2004 Fiat Panda
2005 Toyota Prius
2006 Renault Clio
2007 Ford S-Max
2008 Fiat 500
2009 Opel Insignia
2010 Volkswagen Polo
2011 Nissan Leaf
2012 Opel Ampera
2013 Volkswagen Golf
2014 Peugeot 308
2015 Volkswagen Passat
2016 Opel Astra
2017 Peugeot 3008
2018 Volvo XC40

CAR OF THE YEAR 2019

1. Jaguar I-Pace 250 (vann på utslagsröster)
2. Alpine A110 250
3. Kia Ceed 247
4. Ford Focus 235
5. Citroën C5 Aircross 210
6. Peugeot 508 192
7. Mercedes A-klass 116



RECHARGE

6. Prov: Volkswagen ID Neo – blir elbilen Sveriges nya elskling?

Av Tobias Mersinger, Publicerad 2019-01-29 06:25, **uppdaterad 2019-02-12 18:37**

Snart kommer Volkswagens första elbil och vi provkör ID Neo-prototypen i Sydafrika. Med ett pris under 300.000 kronor blir Neo en "bomb" i bilbranschen.



Utan kamouflage med hjälp av datorn: seriemodellen skiljer sig knappt från prototypen.

"Om 1,8 kilometer håll till höger till Kurfürstendamm."

Navigationssystemet som huserar i en förvånansvärt liten skärm bakom prototypens ratt verkar ha ett lika katastrofalt lokalsinne som artikelförfattaren. Dagens passagerare Frank Welsch, tillika utvecklingschef hos Volkswagen, förklarar att elektroniken fortfarande kräver en hel del jobb.

Han känns spänd och överlycklig på samma gång när vi glider lugnt över den allt annat än släta asfalten som får däcken att tjuta. Hans uppdrag för dagen är detsamma som vårt: att testa vad Volkswagens nya elektriska plattform MEB verkligen går för.

Under tiden borde vi ha passerat 1,8 kilometer, men den utlovade högersvängen lyser med sin frånvaro. Till höger syns endast den atlantiska oceanens enorma vattenmängder som bryter i jättelika vågor mot kusten. Vi är nämligen så långt ifrån Tysklands huvudstad som man kan komma, närmare bestämt i Gordon's Bay, Sydafrika.

ID-prototypen har visserligen all nödvändig elektronik ombord, men både infotainment- och assistanssystemen behöver finslipas.

"Något som först sker i nästa prototypstadium som sedan ska testas i arktiska miljöer", förklarar Frank Bekemeier, Chief Technical Officer E-Mobility hos Volkswagen. Mannen som svarar tålmodigt på alla mina frågor är lugnet själv, precis som ID Neo-prototypen. Något som inte enbart beror på den perfekta viktfördelningen på 50/50.



Körkänslan övertygar trots att karaktäristiken inte är fintrimmad riktigt än.

Det där vildsinta lugnet som utmärker elbilar rent allmänt, hittar vi även hos ID-modellen. Bilen drar iväg som en skållad råtta när lusten faller på, men ganska snart slappnar man av eftersom vissheten om att kraften och framför allt vridmomentet på över 300 Nm alltid finns till hands har en lugnande effekt på föraren. Kraft finns i överflöd och kommer omedelbart, varje gång.

Prototypen känns aningen styv när vi rullar över ojämnheter, vilket säkerligen kan tillskrivas de stora 20-tumshjulen. Mest anmärkningsvärd är dock den redan solida känslan i kupén, trots att hela interiören kommer att bytas ut i seriemodellen. Även styrkänslan känns hyfsad i det stora hela och borde godkännas av de flesta kunderna. Welsch bedyrar dock att styrningen inte är färdigkalibrerad.

Jämfört med en Golf känns bilens feedback något ojämn och diffus. Dessutom kräver styrningen fortfarande ett alltför fast handlag. Japp, den eviga Golfen gäller även i ID-serien som referensobjekt för framtida modeller och inte minst för vår prototyp. Den kommer nämligen att ersätta den eldrivna Golfen helt och hållet och ska dessutom kosta mindre samt vara mer användbar. Devisen är: mer plats, längre räckvidd och bättre uppkopplingsmöjligheter.

"Bilen är konstant uppkopplad mot en back end för olika tjänster, men även för uppdateringar", förklarar Bekemeier. Faktum är att den digitala arkitekturen är så pass komplicerad att utvecklingsarbetet för själva bilen är den enklare delen av jobbet.



Enligt Welsch är MEB-arkitekturen det enda sättet att producera kostnadseffektiva och framför allt billiga elbilar. En speciellt för elbilar utvecklad plattform förenklar integrationen av enhetliga och skalbara batteripaket i bilen. Att modifiera plattformen för förbränningsmotorer är alldeles för komplext och tidskrävande, vilket återspeglas i priset för kunden.

Dessutom kan utrymmet i MEB-plattformen utnyttjas betydligt mer effektivt. Det märks definitivt när man tar plats i bilens baksäte. Trots nästan identiska yttermått erbjuder ID-modellen mycket mer plats i kupén än en Golf. Tack vare avsaknaden av en stor förbränningsmotor, kunde exempelvis klimatanläggningen flyttas fram hela femton centimeter och därmed också hela instrumentbrädan.

Som resultat kan ID stoltsera med en kupélängd som motsvarar den hos en Passat, mätt från gaspedalen till höftpunkten i baksätet.

Även långa personer sitter bra, trots panoramatak och en svepande taklinje som förbättrar aerodynamiken. Bagageutrymmet då? Vid en första anblick märkbart mindre än Golfens, vid en närmare titt finns dock ett rymligt stuvutrymme under lastgolvet som av praktiska skäl är fyllt med mätinstrument i prototypen. Längst ned sitter den permanent upphetsade asynkronmotorn, som i prototypen ger 150 kW (204 hk) och 300 Nm.



Yttermått som en Golf, men innerutrymmen som en Passat.
20-tumsfälgarna är fina, men tyvärr blir bilen ganska stötig.



Även en 1,92-metersredaktör sitter bekvämt i baksätet.



Körmaskinen

Vid sidan om elmotorn hittar vi även en multilänkbakaxel med parallellstag fäst i hjälpramen. Framtill jobbar en McPherson-konstruktion med konventionella dämpare, som kan bytas ut mot adaptiva diton. "Självklart ska ID Neo erbjuda kunderna samma trevliga och VW-specifika körkänsla som alla andra modeller i utbudet", förklarar Bekemeier.

Redan nu anmärkningsvärt: den för kompaktbilar typiska sittpositionen och en finfin förarergonomi. Man sitter rakryggad i en något sträckt position bakom ratten, vars beröringskänsliga ytor på ekrarna lämnar haptisk feedback. Sittpositionen är dessutom inte alls så hög som man först skulle kunna tro, trots att man sitter ovanför batteripaketet.

"Swoosh!" Ojdå, återigen har högerfoten varit lite oaktsam och en aning för tung och bilen flyger mot nästa kurva. Tack och lov känns den redan nu ganska kvick i svängarna om än en aning oprecis. En typisk prototyp, helt enkelt. Fram till produktionsstarten har ingenjörerna fortfarande ett helt år på sig att finslipa en redan mycket imponerande förseriebil. I början av 2020 är det sedan äntligen dags för de första köparna att lägga vantarna på ett eget exemplar.

TEKNISKA DATA:

MOTOR: Permanent asynkronmotor, från 125 kW (cirka 170 hk), mer än 300 Nm, 48 kWh batteri, laddningseffekt upp till 125 kWh, räckvidd upp till 330 km.

PRESTANDA: 0–100 km/h under 8 sekunder, toppfart 160 km/h.

PRIS: Från cirka 27.500 euro, försäljningsstart första kvartalet 2020.

Då får man välja mellan tre olika batteristorlekar på antingen 48, 60 eller 80 kWh. MEB-plattformen tillåter upp till 111 kWh, men det dröjer ändå till 2022 innan större och tyngre ID-modeller står i startgroparna. Innebär det att vi kan förvänta oss kompaktbilen i ett starkare GTI-utförande?

"Det var knappast för skojs skull som vi krossade Pikes Peak-rekordet med en ID-modell som hade ett R i namnet (Volkswagen ID R Pikes Peak). Inte allt som är mer dynamiskt behöver heta GTI", avslöjar Welsch. Betyder det att man slopar det ikoniska GTI-namnet i den elektrifierade framtiden? Hur det än må vara kommer en sådan modell definitivt behöva stolar med betydligt bättre sidostöd än de som vi sitter på för tillfället.



På väg med utvecklingschefen Frank Welsch.
Tyvärr får vi inte titta under filtmattorna i cockpiten.

FACIT:
Skynda! Efter dieselgate borde ID-serien vara Volkswagens väg tillbaka för att vinna kundernas gunst och trots att ingen egentligen vet hur framtidssäkrad e-mobilitet verkligen är, behöver tillverkaren först och främst ett billigt elbilsalternativ. Den första blicken på ID-serien visar en kvick men säker
prototyp med fin fjädringskomfort och mycket plats. Synd bara att vi måste vänta ytterligare ett år på en seriemodell.



[Mystiska uppgifter: Volkswagen planerar ännu billigare elbil]

[VW-chefen: Vi har säkrat batterier för 50 miljoner elbilar]

[Fler detaljer om Volkswagens nya "el-folkvagn" – det blir en crossover med T-Roc-stuk]

[VW-chefen skryter igen: Våra elbilar blir lika bra som Tesla – för halva priset]

[Volkswagen: Omställningen till elbilar blir mycket dyrare än väntat]

7. Seats nya elbil är en spansk Volkswagen ID – klarar 42 mil

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-03-04, 07:26

Seat har visat upp en ny elbil som under skalet är väldigt nära släkting med koncernsyskonet Volkswagen ID Neo, eller ID 3 som den förmodligen döps till.



Det handlar alltså om en helt eldriven kompaktbil som blir ungefär lika stor som en Golf, men med större innerutrymmen eftersom eldrivlinan utnyttjar utrymmena bättre än en bensinmotor.

Seat el-Born, som modellen döpts till efter en stadsdel i Barcelona, är en konceptbil men den ser i princip produktionsfärdig ut. Seat har tidigare haft planer på en eldriven citybil i form av e-Mii, men den här modellen är en betydligt mer ambitiös satsning.



Elbilen får en räckvidd på 42 mil enligt WLTP-körcykeln och klarar 0–100 km/h på 7,5 sekunder. Effekten ligger på 204 hästkrafter. Vi får inte veta batteriets storlek men snabbladdning till 80 procent ska i alla fall ske på 47 minuter, enligt Seat (laddeffekten är 100 kW).

En viktig detalj för oss i Sverige är att Seat el-Born får en särskild värmepump för att kupén ska kunna värmas upp effektivare, utan att behöva ta så mycket energi från batteriet, under vintern. Det innebär förmodligen att även Volkswagen ID 3 får samma system.

"Fordonets värmepump kan minska den elektriska värmeförbrukningen och spara upp till 60 kilometers körning – användbart i länder där temperaturer kan falla och passagerare behöver använda värmeventilationssystemet", skriver Seat i pressmeddelandet.

Seat el-Born är förberedd för att kunna köra själv under vissa förhållanden och har digitala instrument samt ett uppkopplat infotainmentsystem med 10-tumsskärm.






el-Born


el-Born



8. Världspremiär för eldrivna Volkswagen ID. BUGGY

4.3.2019 20:58:21 CET

Vid bilsalongen i Genève, 5-17 mars, är det premiärvisning av konceptbilen ID. BUGGY: en utsläppsfri hightech-bil för sommaren, stranden, stan – utseendemässigt och tekniskt sett en ny sida av Volkswagens elbilsplattform ”MEB”.



Med konceptbilen ID. BUGGY vill Volkswagen visa fram en ny, fritidsinriktad sida av e-mobiliteten.

- **Ursprungligen från Kalifornien:** ID. BUGGY ger den legendariska beach buggyn en tidsresa till elbilseran

- **Renodlad körglädje:** Med konceptbilen ID. BUGGY vill Volkswagen visa fram en ny, fritidsinriktad sida av e-mobiliteten

- **Svävande kaross:** Karossen ser ut att sväva fritt över chassit och hjulen med sina 18"-fälgar.

- **Byggd på MEB:** Chassi med utsläppsfri drivning och batteri – allt baserat på Volkswagens elbilsplattform MEB (Modular Electric Drive Matrix).

- **Tillfälle för externa tillverkare:** Möjlighet för uppstartsföretag att bygga massor av olika versioner av ID. BUGGY.

- **Världspremiär:** Konceptbilen ID. BUGGY visas upp på bilsalongen i Genève.

ID. BUGGY är en bil som gör ett hopp i tiden. Ett knäpp med fingrarna, och plötsligt är det som om någon fångat upp själva kärnan med ’60-tales beach buggies i Kalifornien – inklusive den avslappnade inställningen till livet – och teleporterat allt till framtiden.

– ID. BUGGY har en renodlad, modern design som är en retrofri tolkning av en verklig ikon. Man ser direkt att den har en ”Folkabubbla” i sin stamtavla. Och ändå har allt studerats och tänkts igenom på nytt, varenda liten detalj, säger Volkswagens chefsdesigner Klaus Bischoff.

Fån boxermotor till ren eldrift

Parallellerna mellan gårdagens beach buggies och nya ID. BUGGY krymper den fem årtionden långa tidsrymden mellan dem. 1960-talets beach buggies skilde sig ofta mycket åt men var alla baserade på chassit från den legendariska ”Folkabubblan” med sin aktermonterade, 4-cylindriga boxermotor. Småskaliga tillverkare producerade en påbyggnad av glasfiber, som sedan monterades över chassit och motorn på en Folkabubbla, och kom på så sätt att skriva bilhistoria.

Med den moderna tidens många tekniska möjligheter knyter ID. BUGGY starka band med det forna kultstatuskonceptet. Själva basen av I.D. BUGGY utgörs av det progressiva MEB-chassit. I golvet sitter ett högspänningsbatteri. När det gäller ID. BUGGY, har detta litiumjonbatteri en energikapacitet på 62 kWh som förser den 204 hk starka elmotorn (placerad bak) med tillräckligt med ström för en räckvidd på cirka 250 km, enligt den nya körcykeln WLTP.

Sportiga ID. BUGGY har en karaktär som matchas perfekt av den eldrivna motorn. Hela vridmomentet på 310 Nm finns tillgängligt direkt från stillastående. Det här innebär att den eldrivna bilen alltid har tillräckligt med kraft på bakaxeln, även när man kör offroad. Med full acceleration på asfalt kan ID. BUGGY nå 100 km/h-strecket på raska 7,2 sekunder. Maxhastigheten är begränsad till 160 km/h. Vill man istället ha eldriven fyrhjulsdrift, går det att montera en extra elmotor på framaxeln.

Kan laddas var som helst i hela världen

På Genèvesalongen visar Volkswagen-koncernen hur laddningen i framtiden kan revolutioneras och skötas var som helst – på stranden, vid festivalen, i stan, ja var man vill. På salongen sker det vid en flexibel snabbladdningsstolpe som kan sättas upp tillfälligt eller installeras permanent. Tack vare likströms-snabbladdning med en maximal effekt på 100 kW, kan Volkswagens MEB-modeller laddas till 80 % av sin fulla kapacitet på en halvtimme – ny energi snabbt alltså, för extra körglädje.

Inget tak, inga dörrar

MEB-plattformen ger gott om utrymme för att kombinera skarpskurna proportioner med det nya designspråk som präglar e-mobiliteten. Ta ID. BUGGY som exempel, där de tydliga, skarpt utmejslade formerna avspeglar den unika frihetskänsla det ger att köra en beach buggy. För att man riktigt ska kunna känna vinden smeka håret, saknar bilen både tak och dörrar. Därför präglas den motståndskraftiga och minimalistiska interiören av vattentåliga material. Konceptbilen är tvåsitsig, men ID.BUGGY kan också konverteras till 2+2-sitsig.

Powered by Volkswagen, byggd av X

Kompositkarossen – en konstruktion av aluminium, stål och plast – är självbärande. Tack vare den modulära konstruktionen, kan den övre karossdelen lossas från MEB-chassit. Det här skickar en tydlig signal till alla småskaliga tillverkare och uppstartsföretag: Precis som förr öppnar Volkswagen upp ID. BUGGY-konceptet för externa tillverkare.

På denna bas från Volkswagen kan man bygga en utsläppsfri beach buggy för den nya tiden – för Santa Barbara i Kalifornien, Yalong Bay i Kina eller St. Peter-Ording i Tyskland. MEB har också potentialen att bli den nya tekniska basen för e-mobiliteten för många av de redan etablerade biltillverkarna. I början av 2019 lät Volkswagen meddela att företaget skulle göra MEB tillgänglig som elbilsplattform även för konkurrenterna.

Föregångare till en ID.-modell?

Samtidigt visar ID. BUGGY på det breda spektrum av utsläppsfri mobilitet som MEB-plattformen gör möjlig också inom märket Volkswagen. ID. BUGGY är ett utmärkt bevis på att det också finns utrymme för många olika typer av utsläppsfria fordon med begränsad utrustning i det framtida ID.-produktutbudet.

Efter ID. (kompaktklassen), ID. BUZZ (minibuss), ID. CROZZ (SUV) och ID. VIZZION (sedan), är nya ID. BUGGY den femte konceptbilen som är baserad på MEB. Volkswagen använder detta koncept för att visa hur mångsidig ID.-familjen är.

Genuin beach buggy, genuin ID.

ID. BUGGY är byggd för att kunna köras på obelagt underlag, sanddyner och stränder. Men naturligtvis är denna Volkswagen också som klippt och skuren för att njuta av sköna sommarkvällar i stan. ”Summer in the City” helt enkelt – både live och via Bluetooth-högtalare.

Föraren och framsätespassageraren tittar ut över de påfallande höga framskärmarna, i mitten av bilen löper skärmarna över i de låga trösklarna, mittpartiet på bakänden sticker upp högt och syns i backspeglarna. Ett band lackerat i matt men starkt lysande ”Fern Green” löper längs framskärmarna och öppningarna vid trösklarna, på den höga huven fram och på det ännu högre bakpartiet.

Området närmast under det gröna bandet, som också det löper runt om bilen, är lackerat i ”Grey Tech Blue”. Tillsammans ger dessa båda kulörer upphov till en effekt som får den gröna delen att verka sväva över den blå.

Den öppna, utsläppsfria konceptbilen är 406,3 cm lång, 189,0 cm bred och 146,3 cm hög. Hjulbasen (avståndet mellan axlarna) mäter 265,0 cm.

Vänlig uppsyn

Volkswagen är en de få biltillverkare vars bilar man känner igen direkt även om de saknar en traditionell kylargrill. Och det beror på att designen kan spåras tillbaka till Folkabubblan och Transporter. Modeller som båda saknade kylargrill. De behövde ingen eftersom motorn var luftkyld och satt placerad bak. Samma sak gäller ID.-familjen. Deras elmotorer behöver ingen luftström. Det här har även påverkat utformningen av fronten på ID. BUGGY – en helt ny modell som direkt känns igen som en Volkswagen.

Med den här konceptbilen har Klaus Bischoff och hans team gett beach buggyn en helt ny utstrålning: Linjen runt huven fram ser ut att sväva fritt över den bastanta stötfångaren. Samma sak gäller de utpräglat tredimensionella LED-strålkastarna med sina ovala varselljus och pupilliknande hel- och halvljus. Även VW-märket på huven är av LED-typ. Sist, men inte minst, ser en robust hasplåt av aluminium till att skydda framaxeln och andra komponenter från skador vid körning offroad.

Svävande silhuett

Precis som huven fram, ser karossens överdel ut att sväva fritt över resten av bilen. Med sin distinkta karaktärslinje, sträcker den sig över de maffiga 18"-fälgarna med sina offroad-däck (255/55 BFGoodrich fram och 285/60 BFGoodrich bak® All Terrain T/A).

Vid trösklarna svänger karaktärslinjen av nedåt för att sedan stiga igen längre bak. Tröskelplåtarna, som följer den parallellt, hjälper till att skydda underredet. Markfrigången under axlarna är 240 mm. Allt är stilrent men ändå uttrycksfullt designat. Den förstärkta ramen runt vindrutan fungerar tillsammans med Targa-bågen som voltningsskydd. Bilen saknar tak i egentlig mening, men det finns ett svart överdrag som kan spännas mellan vindrutan och Targa-bågen som skydd mot solen eller lättare regn.

Bakpartiet utstrålar kraft

Bakpartiet är både högt och brett – precis som det ska vara på en beach buggy. Det ser tufft och stilrent ut och är lätt men ändå robust. Även här flyter karaktärslinjen fram. Den övre delen av bakpartiet, som är lackad i ”Fern Green”, ser ut att sväva fritt över den mörkblå sektionen. Precis som LED-strålkastarna fram, har de utpräglat tredimensionella LED-bakljusen en oval utformning. Längst upp smälter den yttre ramen in i karossfärgen, vilket får till effekt att de undre 60 procenten ser ut att sväva fritt över den svartlackerade karossnivån.

Anslutningsdosan för laddning av batteriet sitter dold bakom det belysta VW-märket bak. Nedanför detta sitter ett robust tvärstag till stötfångaren. På den nedersta nivån hittar vi en bakre hasplåt i aluminium.

Interiören – minimalistisk och oöm

Den minimalistiska interiören i ID. BUGGY kännetecknas av sina vattentåliga material och av att vara lättskött. De släta ytorna är, precis som exteriören, mycket tåliga. Vissa delar av interiören har samma färg som exteriören, ”Fern Green”, medan överdelarna på ryggstöden bryter av i nyansen ”Fern Green Accent”.

Merparten av klädseln går i färgen ”Grey Tech Blue”. Klädseln är tålig och klarar påfrestningarna på stranden eller vid en plötslig sommarskur i stan utan problem. Föraren och passageraren tronar på integralsäten med integrerade nackskydd.

Digitaliserat på förarplats

Med multifunktionsratten kan föraren styra mycket mer än bara bilen. Reglagen på ratten är beröringskänsliga (kapacitiva) men kräver ändå ett visst tryck för att man inte ska aktivera något av misstag. Telefon- och mediafunktionerna styrs via belysta fält.

Ingenjörerna och formgivarna på Volkswagen har lagt stor vikt vid att göra handhavandet så intuitivt och enkelt som möjligt. Om föraren till exempel ändrar växelläge (D, N eller R) genom att klicka det lilla hjulet på höger sida av rattstången framåt eller bakåt, visas detta direkt på Digital Cockpit.



Marcus Thomasfolk
Informationschef

Feber

9. Piëch presenterar eldrivna Mark Zero

Av Bobby Green 2019-03-04 kl 18:00

Ska kunna ladda 80 procent på under fem minuter



Piëch är en relativt ny biltillverkare grundad 2016 som vi skrev om för två veckor sedan. Bakom står Rea Stark Rajcic och Anton Piëch - den sistnämnde son till Ferdinand Piëch. Nu har de dragit täcket av sin första modell Mark Zero som kommer att ställas ut i Genève och så här ser den alltså ut. Som en fulare Aston Martin.

Bilen går på el och på framaxeln sitter en motor medan det finns två stycken på bakaxeln. Alla är på 201 hästar styck och ser till att bilen blir fyrhjulsdriven. Räckvidden anges till 50 mil enligt WLTP och på under fem minuter ska man kunna ladda upp till 80 procent när krämen väl är slut. För att lyckas med detta har man tagit fram en ny typ av batteripack och laddningssystem tillsammans med kinesiska Desten Group och Qingdao Tgood Electric. Cellerna i batteripacket ska knappt producera någon värme under laddning och urladdningsprocessen och det ska göra att man ska kunna ladda extremt snabbt. Batterierna behöver heller inte samma vattenkylning som vi är vana vid vilket gör att man ska ha kunnat spara in 200 kilo i vikt bara där. Bilens vikt ska ligga på under 1,8 ton.

Förutom sportbilar planerar Piëch att i framtiden även erbjuda sedaner, suvar och pickuper. Plattformen man har tagit fram ska förutom elektriska drivlinor även passa för förbränningsmotorer och vätgasdrivna bränsleceller. Om allt går enligt planerna ska den första modellen under namnet börja tillverkas inom tre år.


GR·157852





RECHARGE

10. Fortfarande lång väntetid på Hyundais och Kias elbilar

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-03-04, 06:29

Stor efterfrågan på eldrivna modellerna. Nu ökar väntetiden.



Ett av de största hoten mot omställningen till eldrivna bilar är priserna. Även om elbilen är billigare att äga i längden backar många inför att välja en helt eldriven bil på grund av det höga inköpspriset.

Men det senaste året har något hänt. Hyundai och Kia har släppt elbilar med lång räckvidd och relativt rimliga prislappar – något som fått fler intresserade av elbilar.

Det finns dock ett problem. När Hyundai lanserade elbilen Ioniq Electric drabbades köparna av enormt långa leveranstider och en del valde att hoppa av köpet. Leveransproblemen berodde framför allt på en flaskhals i produktionen, nämligen att Hyundai inte fått leverans av tillräckligt många batterier för att kunna bygga bilar.

Två batterileverantörer

I oktober skrev vi om Hyundais planer för att undvika samma långa leveranstider för nya Kona Electric. Hyundai tecknade avtal med två batterileverantörer för att säkra batterier.

"Med den här ordernivån måste vi få tre gånger så många bilar från Korea för att minska kundernas väntetid från ett år till tre eller fyra månader", sa Thomas Schmid, chef för europeiska Hyundai till Automotive News.

Upp emot ett års väntetid

Nu står det klart att taktiken inte fungerat. Leveranstiderna för Hyundai Kona Electric är uppe i 8–12 månader, och kunderna kan därmed få vänta upp emot ett år på sin bil.

Tobias Joelsson är pr- och kommunikationschef på Hyundai i Sverige.

"Vi har precis lanserat Kona Electric i Sverige och då efterfrågan är extremt stor har i stort sett alla bilar i första omgången blivit sålda redan. Något som är jättekul såklart", säger Tobias Joelsson, pr- och kommunikationschef på svenska Hyundai, till Recharge.



• **Hur ser fördelningen ut för svensk del – får vi tillräckligt många bilar framöver?**
"Hyundai Motor lägger stor vikt på den svenska marknaden och därför har Sverige fått näst störst tilldelning av alla länder i Europa. Norge får flest. Exakt hur många vi tilldelats är tyvärr inget vi går ut med."

• **Hur många står i kö för en Kona Electric i Sverige?**
"Det finns ingen officiell kölista på Kona Electric i Sverige. Varje återförsäljare har sin egen lista på personer som visat förhandsintresse."
Även i USA rapporterar köparna om långa väntetider.

"Med den nuvarande efterfrågan på Kona Electric i Kalifornien och andra nollutsläppsstater klarar vi inte av volymförsäljning i alla stater i nuläget", säger en talesperson för Hyundai till Inside EVs.

Även Kia har problem

Läget är inte mycket bättre hos koncernsyskonet Kia som nyligen lanserat populära elsuven e-Niro. Där är dock väntetiden inte riktigt lika lång.
"Sedan lanseringen har nu väntetiderna blivit cirka 8–9 månader, men orderingången är starkare än produktionstilldelningen och väntetiderna tilltar", säger David Lilja, pr- och kommunikationschef på Kia i Sverige, och fortsätter:

"Tilldelningen till Sverige är god, men vi är inte den enda marknaden som har hög efterfrågan för tillfället."
Han påpekar att laddhybridversionerna av Niro och Optima finns i lager för omgående leverans.

evertiq

11. myFC i förstudie med kinesisk elbilstillverkare för Lamina Rex

Elektronikproduktion | 04 mars 2019

Bränslecellsföretaget myFC har påbörjat en förstudie för företagets bränslecellsbaserade räckviddsförlängare Lamina Rex tillsammans med den kinesiska elbilstillverkaren Hozon Auto.



Hozon Auto utvecklar och tillverkar elbilar för den kinesiska marknaden, och innehar en av landets tio licenser för att tillverka och sälja elbilar.

Företagets huvudkontor ligger i Shanghai, dess FoU görs i Shanghai och Jiaxing, design i Beijing och Turin, teknik och validering i Stuttgart och företaget har även verksamhet i Silicon Valley för utveckling av uppkopplade och självkörande bilar.

Tillverkning sker i Tongxiang.

Förstudien med myFC:s produkt har som mål att skapa ett tekniskt underlag för ett prototyp-införande av Rex Lamina, och därefter utvärdera eventuella fortsatta samarbeten.

Studien kommer att genomföras av personal både från Hozon Auto och myFC.

Även myFC:s utsläppsfria bränslesystem ingår i förstudien.

– Kina ligger definitivt långt fram när det gäller utvecklingen av elbilar och prognoser visar att mer än hälften av alla elbilar som säljs i världen under 2019 kommer att säljas i Kina.

Dess fordonsindustri är mycket avancerad och det är en del av vår strategi att samarbeta med starka partners.

Jag är väldigt stolt att nu säga att Hozon Auto är en av dem, säger Björn Westerholm, vd för myFC, i ett pressmeddelande. Förstudien planeras slutföras under sommaren 2019.

12. Chockbeskedet: Opel vänder till vinst

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-03-01, 14:31

2018 blev ett historiskt år för Opel. Historiskt i den bemärkelsen att det innebar plussiffror för företaget för första gången på 20 år. Opel och det brittiska systermärket Vauxhall redovisade en vinst på 859 miljoner euro förra året. Att jämföra med en förlust på 179 miljoner euro bara på de sista fem månaderna av 2017. Så ett rejält trendbrott alltså.



PSA-gruppens vd Carlos Tavares har lyckats göra Opel lönsamt mycket snabbare än beräknat.

PSA Peugeot Citroen (PSA-gruppen) köpte Opel av General Motors i augusti 2017 och under det första året under franskt styre vände Opel alltså till vinst. Faktiskt två år tidigare än planen. Den initiala tanken var att Opel skulle börja tjäna pengar först 2020.

Det största anledningen till att Opel har börjat redovisa gröna siffror är att man har eliminerat kostnader. Bland annat tog PSA-gruppens vd Carlos Tavares beslutet att säga upp 3.700 anställda vid ett antal tyska fabriker. Ett beslut som inte föll i god jord hos fackföreningarna men som uppenbarligen varit vitalt för balansräkningen.

Opel var faktiskt på väg mot bättre resultat redan under 2016 tack vare framgångsrika marknadsföringskampanjer signerat förre marknadschefen Tina Mueller. Just den uppåtgående trenden avstannade dock på grund av brexit påverkade Vauxhall-delen av företaget.

Patrik Lundin

13. Bilmodellerna som säljer bäst – Ford kränger två pickuper i minuten

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-03-01, 06:52

Här i Sverige är vi vana vid att någon Volvo- eller möjligtvis Volkswagenmodell prenumererar på titeln som den mest sålda modellen. Men tittar vi på siffrorna för hela världen ser det lite annorlunda ut. Då är det inte ens en bil som vinner – utan Fords pickuper i F-serien.



Över en miljon sålda Fordpickuper

Fords F-serie har varit en av USA:s och världens mest sålda fordon länge, och ingen annan biltillverkare var i närheten av att peta den från förstaplatsen förra året. Det visar siffror från Jato Dynamics över de mest sålda märkena och modellerna globalt.

Fords F-serie, där F-150 är den mest sålda, nådde hela 1.076.153 sålda exemplar förra året. Det är hela 140.000 fler bilar än tvåan på listan, Toyota Corolla. Det innebär också att Ford säljer två F-seriebilar varje minut, eller 122 bilar i timmen – dygnet runt, året runt.

VW inte i topp bland modellerna

Våra europeiska storsäljare, Volkswagen Golf och Polo hamnar först på sjunde respektive fjortonde plats i den globala listan. Volvo är över huvud taget inte med på modellistan, men däremot finns Volvos ägare Geely med på plats 17 bland de bäst säljande bilmärkena globalt.

Toyota är märket som säljer allra bäst och därmed lyckas smita förbi Volkswagen.



JATO — Global-54 Top 25 Brands & Models 2018

	Brand*	Sales	ΔYoY		Model**	Sales	ΔYoY
1	TOYOTA	8,091,277	+3%	1	F-SERIES	1,076,153	0%
2	VOLKSWAGEN	6,746,204	+1%	2	COROLLA	934,348	+1%
3	FORD	5,329,290	-11%	3	CIVIC	812,767	+2%
4	HONDA	4,966,037	0%	4	RAV4	807,116	+4%
5	NISSAN	4,750,863	-2%	5	X-TRAIL/ROGUE	771,145	-6%
6	HYUNDAI	4,076,913	+3%	6	CR-V	736,471	-2%
7	CHEVROLET	3,881,747	-1%	7	GOLF	731,561	-11%
8	SUZUKI	3,046,585	+5%	8	PASSAT/MAGOTAN	660,453	-2%
9	KIA	2,638,782	+4%	9	SILVERADO	650,654	-1%
10	MERCEDES	2,551,806	+1%	10	HR-V/XR-V/VEZEL	646,144	-6%
11	RENAULT	2,288,406	-3%	11	RAM PICKUP	638,194	+4%
12	BMW	2,077,314	+2%	12	TIGUAN	622,467	-8%
13	AUDI	1,812,411	-2%	13	CAMRY/AURION	622,316	+7%
14	MAZDA	1,550,131	+2%	14	POLO	598,500	+9%
15	JEEP	1,548,333	+11%	15	QASHQAI/ROGUE SPORT	586,940	+13%
16	PEUGEOT	1,533,574	-4%	16	AVANTE/ELANTRA	574,700	-6%
17	GEELY	1,384,836	+11%	17	HONGGUANG	545,928	-9%
18	FIAT	1,377,699	-8%	18	ESCAPE/KUGA	544,827	-16%
19	BUICK	1,291,266	-12%	19	TUCSON	511,963	-11%
20	SKODA	1,243,494	+5%	20	ACCORD	499,594	-1%
21	MITSUBISHI	1,060,436	+24%	21	SYLPHY CLASSIC/ALMERA	496,141	+18%
22	SUBARU	1,053,457	0%	22	BORA/JETTA/SAGITAR/VENTO	470,309	-15%
23	OPEL/VHALL	1,005,340	-8%	23	LAVIDA	468,792	+3%
24	CITROEN	1,000,273	0%	24	C-CLASS	459,778	-7%
25	BAOJUN	879,077	-13%	25	CX-5	456,712	+13%

*Includes LCV. ** Excludes LCV, includes pickups



[Suvar ökar kraftigt i Europa – Volvo XC60 säljer överlägset bäst](#)



[Ford F-150 Raptor får förbättrad fjädring – dansar fram i öknen](#)



Erik Söderholm

NyTeknik

14. Bil Sweden: Kraftig ökning av elbilar väntar

TT 2019-03-01 11:10

Antalet nyregistrerade bilar minskade med 15 procent under februari, visar färska siffror från Bil Sweden. Samtidigt fortsätter laddbara bilar att ta mark.



Minskningen av antalet nya bilar var förväntad och förklaras av branschorganisationen som en konsekvens av ett mer dämpat ekonomiskt läge samt en kvardröjande effekt från införandet av WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) i fjol.

Samtidigt ökade nyregistreringarna av rena elbilar och laddhybrider med 52 procent jämfört med samma månad i fjol.

Andelen laddbara bilar utgjorde 12 procent av nyregistreringarna under månaden jämfört med 6,7 procent i fjol.

Läs mer: Så ser elbilarnas globala topplista ut

Ökningen föranleder Bil Sweden att höja sin prognos för 2020 och 2021 med närmare 10 000 bilar per år.

”Andelen laddbara bilar av nybilsregistreringana väntas enligt den nya prognosen uppgå till 24 procent under 2020 och 30 procent under 2021, jämfört med 19 respektive 25 procent enligt den tidigare prognosen” kommenterar Jessica Alenius, vice vd för Bil Sweden i pressmeddelandet.

Andelen bensindrivna bilar fortsätter att vara större än andelen dieseldrivna. I februari utgjorde bensinbilar 45 procent av nyregistreringarna medan dieselbilar stod för 37 procent.

TT

TESLA CLUB SWEDEN

15. Råd till nyblivna elbilister

By Tibor Blomhäll

25 februari, 2019

Många som skaffar elbil för första gången har massor med frågor och funderingar kring sin nya bil och den nya teknologin den innehåller. Nedan guide är en snabb introduktion till vad man ska tänka på som nybliven elbilist i Sverige.



Ladda hemma

Vi rekommenderar verkligen att du skaffar en laddbox. Köper du en Tesla bör du köpa Teslas egen laddbox för att undvika garantiproblem ifall det skulle hända något. Även för andra biltillverkare som säljer egna laddboxar eller samarbetar med en viss tillverkare råder vi likaså. Låt en elektriker installera laddboxen på egna säkringar och med egen typ B jordfelsbrytare.

Även om elbilar *kan* laddas från vanliga vägguttag är det ändå lite säkrare men framför allt mycket bekvämare att ladda från laddbox.

Kan du inte ladda hemma överväg en gång till om du verkligen ska skaffa elbil. Ägandet blir mycket krångligare om du inte kan ladda hemma över natten.

Idka handpåläggning med jämna mellanrum (minst en gång i månaden) på din laddare! Lägg handen på alla kablar och kontakter efter att bilen har laddat i en timme och känn efter hur varma de är. Ljummet och varmt är helt OK men inget får vara brännhett!

Måste jag säkra upp huset?

Nej, oftast behöver man inte göra det. Dina moderna vitvaror drar så mycket mindre ström nuförtiden att det oftast finns el över för laddning av en elbil.

Vilka sladdar måste jag ha?

Du måste alltid ha med dig en Typ 2 laddkabel. Den behövs när man laddar på publika laddstolpar som oftast endast har ett Typ 2 uttag och förväntar att du har med dig egen sladd. Det bör ha följt med en Typ 2 laddkabel med din bil (annars är biltillverkaren grymt snål).



Ska du ut på långresa, eller sova över hos en bekant och vill ladda bilen där ska du också ta med dig bilens laddsladd som har ett vanligt väggkontakt i ena änden. Om man inte kan ställa in hur många ampere din bil ska dra från elnätet (Tesla kan) bör du investera i en tredjeparts laddsladd med sådan inställningsmöjlighet på sladden. Om din laddsladd endast har väggkontakt (kan inte byta kontakttyp) kan du med fördel skaffa en trefas-till-schuko adapter. Ha även med dig några 6A och 10A porslinssäkringar – det finns inget mer pinsamt än att koppla in sig hos en bekant, slå ut hens säkringar och sedan inse att hen inte har några extra proppar hemma. Börja ladda med så få ampere som möjligt och kolla att sladdar inte blir för varma (handpåläggning) och att alla säkringar håller. Öka sen eventuellt. Går en säkring dra ut bilens laddsladd, byt säkring och försök sedan ladda med färre ampere. Finns det ett trefasuttag är de alltid att föredra framför vanliga vägguttag då de är byggda för högre strömmar och har oftast bättre anslutningskablar inne i väggarna också.

Vilka laddkort ska jag skaffa?

För att kunna ladda vid publika laddstolpar och snabbladdare behöver man tyvärr olika RFID kort som operatörerna delar ut. Försvinnande få accepterar kreditkort. Appar och SMS-lösningar brukar finnas som alternativ men de är oftast ett pain-in-the-därbak. Då RFID-korten både är gratis och ger rabatt bör du skaffa följande kort och ha i handskfacket: *(klicka på resp länk för att komma till beställningssida)*

- Bee (fd Clever)
- E.ON
- Fortum Charge & Drive
- Vattenfall InCharge

Har du någon lokal operatör bör du skaffa deras kort också men dessa ovan är rikstäckande och alltid bra att ha. Ska du åka utomlands kolla i förväg upp vilka laddkort du behöver skaffa – det är en ännu större djungel ute på kontinenten än i Svedala. Teslaägare kan dock använda alla europeiska Superchargers och destinationsladdare utan problem.

Laddetikett

Var snäll mot dina med-elbilister! Stanna inte på laddplats om du inte behöver ladda. Parkera aldrig på en laddplats utan att plugga in bilen! Flytta på din bil efter att du har laddat färdigt så andra kan använda laddaren. Klistra gärna en lapp på insidan av laddlocket med ditt mobiltelefonnummer på så att andra elbilister som undrar hur länge till du ska ladda kan nå dig.

Hur hittar jag laddarna?

Teslas egna Superchargers och destinationsladdare hittar du på kartan på bilens mittskärm. Den visar däremot inga publika laddare. Andra elbilar brukar visa publika laddare – men kartorna är ofta något föråldrade, de nyaste laddarna är inte med.

Den mest kompletta kartan över alla Sveriges elbilsladdställen hittar du på **uppladdning.nu**

Det finns många andra kartor som är både snyggare och bekvämare att använda men ingen är lika komplett som uppladdning.nu när det gäller svenska laddare.

Bra internationella laddkartor är plugshare.com, chademo-map.com och ccs-map.eu

Hur lång tid tar det att ladda?

Hemma tar det flera timmar, men det spelar ingen roll för då sover du. Man laddar ju på natten.

När du åker långfärd ska du endast ladda på snabbladdare. Laddstolpar och ”semisnabbladdare” tar alldeles för lång tid att ladda på. Det går snabbast att ladda när batteriet är tomt. Över ca 60% laddnivå börjar hastigheten avta för att skydda batterierna. Undvik snabbladda över 80%: de sista 20% tar lika lång tid att ladda som de första 80%. På Teslas Supercharger parkera inte precis bredvid någon annan utan lämna en ledig ruta mellan er så kan du ladda snabbare. (A och B stolpar delar på samma laddare.)

Ladda elbilen så ofta du kan. De inte bara tål att laddas ofta utan är rekommenderade av tillverkarna. Speciellt på vintern ha som vana att alltid koppla in bilen om du har stannat någonstans där du kan, så att bilen både kan laddas och framför allt kan värmas upp med el från elnätet innan avfärd (så du slipper dra el från batterierna för det).

Räckviddsångest

Man brukar oftare ha räckviddsångest (oro om bilens laddning kommer räcka hela vägen) *innan* man skaffar elbil än när man väl använder den. Moderna elbilars räckvidd räcker med råge till vardagskörning.

Vid längre resor behöver man dock fortfarande planera lite. Slå in vart du vill åka i bilens navigator så brukar de flesta elbilar föreslå var du ska ladda på vägen om bilens laddning inte räcker till. Du kan även använda online ruttplaneringsverktyg som till exempel abetterrouteplanner.com (orkar du inte slå in allt skriv bara abrp.mp)

Tänk på att bilens räckvidd påverkas av temperatur och hastighet. På vintern minskar räckvidden med 20-40% – och kör du många korta sträckor går det åt el motsvarande ca en mil att värma kabinen varje gång bilen har blivit kall.

Vill du få längre räckvidd finns det ett enkelt knep: sänk farten! Redan en måttlig fartsänkning på 10 km/h kan ge flera extra mil.

kWh? kW?

Ny teknologi medför nya tekniktermer. Det underlättar att ha ett hum om dessa två:

kWh (uttalas kilowattimmar) anger hur mycket el bilens batteri kan lagra (ungefär som liter för bensintank). När man åker går det sedan åt en viss mängd el per mil. Som tumregel kan man säga att elbilar drar ca 2 kWh el per mil.

kW (kilowatt) anger hur snabbt bilens batteri kan laddas. Har man laddat med 1 kW i en timme har det hamnat 1 kWh el i bilens batteri. Ju fler kW desto snabbare kan du ladda. *(Med viss reservation: laddhastigheten beror på hur många kW laddaren kan lämna – och hur många kW bilen kan ta emot! Den lägsta siffran av båda bestämmer hur snabbt du kan ladda.)*

Njut av din elbil!

Ha nu så roligt med din elbil! Vi vet att du kommer bli nöjd. Ingen som har kört elbil ett tag vill någonsin gå tillbaka till bilar med förbränningsmotorer igen.

Har du några fler frågor eller vill du träffa andra elbilister gå nu med i Tesla Club Sweden. Vi är Sveriges största elbilsklubb och har faktiskt många medlemmar som har andra elbilar än Tesla

NyTeknik

16. Nya miljöcertifieringen avslöjar: Volvo inte i närheten av toppen

Felix Björklund 2019-03-01 14:20

En hållbarhetsklassning som ska hjälpa konsumenter att välja rätt. Nu startas Green NCAP – en miljömotsvarighet till säkerhetsorganisationen Euro NCAP. Och i första testrundan framgår det att bland annat Volvo bara får 1 av 5 möjliga stjärnor.

Sedan 1997 har Euro NCAP krocktestat bilar för att europeiska konsumenter ska veta vad de får för säkerhet när de köper en bil. Testen har inneburit att säkerhetsutvecklingen gjort enorma framsteg – och det syns i olycksstatistiken. Men en sak som inte har hängt med i testen är miljö och hållbarhet.

Därför har man nu startat en ny organisation som ska fokusera på just detta. Green NCAP, som sorterar under Euro NCAP,är ett konsortium bestående av europeiska myndigheter, motor-organisationer, universitet och konsumentgrupper. Målet är att synliggöra vilka bilar som är energieffektiva och vilka som verkligen inte är det – samt i samma veva visa på den diskrepans som finns mellan tillverkarnas olika utsläppsstrategier. Detta genom att utföra grundliga tester som går mycket längre än de lagkrav som finns.

– I åratal har det varit stor skillnad mellan hur bilar presterar i de reglerade testerna och hur de presterar i verkligheten. Konsumenter får ofta inte den bränsleekonomi som officiellt har deklareras för deras fordon – och i slutändan får de betala för det när de kommer till bränsle. Nu håller lagkraven på att bli striktare, men konsumenttester kan komplettera detta och gå steget längre. De kan på riktigt uppmuntra biltillverkare att slå sina konkurrenter genom innovation inom området energieffektivitet och utsläppsreduktion. VI är övertygade om att de kommer att möta utmaningen – vilket är till gagn för både konsumenter och miljön, säger Pierre Castaing, ordförande för Euro NCAP i ett uttalande.

Organisationen har tillgång till testlaboratorium i åtta olika europeiska läder – och de har redan genomfört den första rundan med tester. Så hur gick det för de första 12? Hyundai Ioniq Electric och BMW i3 fick full pott – vilket inte är så konstigt med tanke på att de är elbilar. Lilla VW Up GTI fick fyra stjärnor och BMW X1 2.0d samt Mercedes A200 kammade hem tre.

Men sedan börjar det komma till sorgebarnen. Ford Fiesta 1,0 EcoBoost fick bara två stjärnor – detta i sin senaste tappning. Den utgående versionen som också var med i testet fick ingen stjärna. Dock var Ford inte ensam om att få streck i miljötestet. Även Volkswagens Golf 1,6 TDI och Fiat Panda 1.0 rullade ut med en nolla i protokollet. Detta trots att samtliga av dessa bilar är godkända enligt den uppdaterade Euro 6b utsläppsstandarden.

Nedslag för dålig energieffektivitet

Även Volvo XC40 T5 får underkänt i hållbarhet enligt Green NCAP. Volvobilen fick tillsammans med Audi A7 50 TDI och Subaru Outback 2,5 det skrala betyget en stjärna.I XC40:ns fall skriver Green NCAP:

”XC40 presterar bra i de flesta tester för utsläpskontroll. Men när det kommer till motorvägs-test med högbelastning – är utsläppen av kolmonoxid på en så hög nivå att alla poäng stryks. Stjärnorna bestäms av en bils energieffektivitet och här presterar den bara en indexsiffra på 2,3. Effektivitet är marginell i de flesta labtester och dålig i cykeln med hög belastning. Totalt sett har bilen en rimlig kontroll av utsläpp, men den tappar på grund av sin dåliga energieffektivitet.”

2019 Rating

About 2019 Rating

MAKE & MODEL	OVERALL RATING	CLEAN AIR INDEX	ENERGY EFFICIENCY INDEX	ENGINE
BMW i3 4X2	★★★★★	10.0/10	8.5/10	
Hyundai Ioniq ELECTRIC 4X2	★★★★★	10.0/10	8.5/10	
VW Up! GTI 4X2 MANUAL	★★★★☆	9.2/10	6.7/10	
BMW X1 18D 4X2 MANUAL	★★★☆☆	9.4/10	5.8/10	
Mercedes-Benz A-Class A200 4X2 AUTO	★★★☆☆	9.4/10	5.2/10	
Ford Fiesta 1L ECOBOOST 4X2 MANUAL EURO 6D-TEMP	★★☆☆☆	8.0/10	4.4/10	
Audi A7 Sportback 50 TDI 4X4 AUTO	★☆☆☆☆	7.3/10	2.5/10	
Subaru Outback 2.5I 4X4 CVT	★☆☆☆☆	6.5/10	1.8/10	
Volvo XC40 T5 2.0 4X4 AUTO	★☆☆☆☆	6.8/10	2.3/10	
Fiat Panda 0.9 TWINAIR 4X2 MANUAL	☆☆☆☆☆	0.0/10	6.0/10	
Ford Fiesta 1L ECOBOOST 4X2 MANUAL EURO 6B	☆☆☆☆☆	1.1/10	6.6/10	
VW Golf 1.6 TDI 4X2 MANUAL	☆☆☆☆☆	3.1/10	6.7/10	



Läs mer: Euro NCAP: Här är de säkraste bilarna

Med tanke på att allt annat än fem stjärnor i Euro NCAP:s säkerhetstest är en flopp för många tillverkare – kan man ju hoppas på att de även tar Green NCAP:s stjärnor på lika stort allvar framöver.

Green NCAP:s stjärnor:

5 stjärnor: Genomgående strålande prestanda och väldigt låg bränsle- eller energiförbrukning.
4 stjärnor: Genomgående bra miljöprestanda.
3 stjärnor: Medel till bra prestanda utan att klara sig bättre än konkurrenterna.
2 stjärnor: Nominell genomgående miljöprestanda och i avsaknad av viss utsläpps- eller bränslesänkande teknik – utrymme för förbättring.
1 stjärna: Marginell miljöprestanda uppvisades kompromisser kring kontrollen av utsläpp och energieffektivitet. Markant utrymme för förbättring.
0 stjärnor: Miljöprestandan klarar precis minimilagkraven. Möjligtvis föråldrad utsläpps- och/eller bränslesparande teknik.



17. Fossilfritt på gården – här är de eldrivna maskinerna

Inläst 2019-03-02

Elektrifieringen inom bilindustrin går i rasande fart och nu väntar många på att elen ska göra sitt intåg i lantbrukets dieselberoende maskinpark.



Jonas Engström, projektledare för RISE testbädd för digitaliserat jordbruk.

På jordbruksmässor runt om i Europa har ledande maskintillverkare visat att eldriften är på gång. Till exempel har John Deere och Fendt lanserat helt eldrivna traktorer, där förbränningsmotorn under huven ersatts av kraftfulla batteripaket.

Kompaktlastare kommer starkt

Men än så länge har ingen av traktormodellerna nått ut i kommersiell drift. Istället får lantbrukare se sig om efter andra alternativ på marknaden. Ett segment som kommit starkt på senare år är eldrivna kompaktlastare för inomgårdsbruk.

– En kompaktlastare kan användas frekvent och för många olika arbetsmoment, inte minst på gårdar med djurhållning. Det är ett skäl till att tillverkarna satsat på just denna nisch av eldrivna lantbruksmaskiner, säger Jonas Engström, projektledare för RISE testbädd för digitaliserat jordbruk.

Drar mindre energi

I fältstudier som genomförts av JTI (nuvarande RISE) framgår att en eldriven kompaktlastare endast drar 25 procent energi jämfört med en motsvarande dieseldriven lastare. Dessutom ger eldrift mindre buller och miljöutsläpp. Nackdelen är batterikapaciteten, som kräver ett välplanerat körschema så att batterierna inte råkar laddas ur.

För- och nackdelar med eldrift

+ Elmotorer är effektiva och lätta att varvtalsreglera.
+ Låga driftskostnader.
+ Låg kostnad för service och underhåll.
+ Bättre arbetsmiljö med mindre buller och vibrationer.
+ Fossilfritt – inga utsläpp!
– Begränsat utbud och dyrare i inköp.
– Batteriet måste bytas efter viss tid, beroende på modell och laddningscykler.
– Begränsad driftstid – kräver mer arbetsplanering.
– Kyla försämrar batteriprestanda.
– Ställer höga krav på elsäkerhet.
– Kräver tillräcklig huvudsäkring.

Batteriteknologin förbättras snabbt, men frågan är om den är mogen för att även klara tyngre arbetsfordon i fält? Ja, enligt Jonas Engström är det största hindret inte tekniken utan snarare inköpspriset.

– Utmaningen idag är att hitta affärsmodeller som passar lantbrukarnas behov. Med tanke på att många maskiner i fält bara används under begränsad period kan man tänka sig olika lösningar för uthyrning av maskiner och batterisystem. Det är en affärsidé som såväl leverantörer som enskilda lantbruksföretag kan fundera på när utbudet växer.

Robotar och digitalisering

Utvecklingen av eldrivna maskiner går hand i hand med digitalisering och robotisering inom jordbruket. Automatiska utfodringssystem, självgående gödselskrapor och ogräsrobotar är några exempel som dykt upp på marknaden. Samtidigt får man räkna med att omställningen till den nya tekniken – och viljan att ställa om – tar sin tid.

– Många lantbrukare är av förklarliga skäl avvaktande och vill försäkra sig om att maskininvesteringarna lönar sig inom rimlig tid. Samtidigt ser vi ju en utveckling där allt fler lantbruk producerar sin egen energi, via solcells- och biogasanläggningar. Har man gjort en sådan satsning ligger det nära till hands att också försöka dra nytta av den egna energin som drivmedel för gårdens maskinpark, säger Jonas Engström.

4 exempel på eldrivna kompaktlastare:

Avant e5/e6

Lansering:	2017
Kapacitet:	11,5 kWh/14,5 kWh
Batterier:	Pb 240 Ah/litiumjon 288 Ah
Körtid	(normala arbetsförhållanden): 2-4 tim
Återförsäljare:	Se Nordfarm.se för mer info.
Listpris:	300 000 kr/450 000 kr



Trejon Flexitrac 1130-iON/1140-iON

Kramer KL 25.5e
Lansering: 2017
Kapacitet: 37 kWh (15 x 22 kWh)
Batterier: AGM 415 Ah
Körtid (normala arbetsförhållanden): 4-5 tim Återförsäljare: Lantmannen Maskin
Listpris: 649 000 kr



Kramer KL 25.5e

Weidemann 1160 eHoftrac. Lansering: 2015.
Kapacitet: 15,5 kWh (6,5 x 9 kWh)
Batterier: AGM 310 Ah
Körtid (normala arbetsförhållanden): 2-5 tim Återförsäljare: Se Wackerneuson.se för mer info.
Listpris: 400 000 kr



Siloking lanserade häromåret den eldrivna, självgående foderblandaren TruckLine e.0. Maskinen, som säljs genom Kverneland i Sverige, finns i olika modeller med lastvolym från 8 till 14 kubikmeter.

Trejon Flexitrac 1130-iON/1140-iON

Lansering: 2018
Kapacitet: 14,4 kWh/20,44 kWh
Batterier: Pb 300 Ah/ litiumjon 400 Ah
Körtid (normala arbetsförhållanden): 3-5 tim Återförsäljare: Se Trejon.se för mer info.
Listpris: 249 000 kr/349 000 kr



Traktortillverkaren Fendt, som ägs av amerikanska Agco Corporation, lanserade 2017 den helelektriska traktorn e100 Vario. Traktorn, som drivs av ett 650 V litiumjonbatteri med en kapacitet upp mot 100 kWh, sägs kunna arbeta upp till 5 timmar under normala körförhållanden. Modellen är fortfarande under testkörning.



Den batteridrivna ogräsroboten OZ 440 från Naio har efter flera års testkörning lanserats i Europa. I Sverige säljs roboten av RJ Maskiner, som framåt sommaren även tar in en större modell, DINO.



Siloking lanserade häromåret den eldrivna, självgående foderblandaren TruckLine e.0. Maskinen, som säljs genom Kverneland i Sverige, finns i olika modeller med lastvolym från 8 till 14 kubikmeter.

LÄS MER: Han bytte mjölkrobot mot mjölkgrop

HÖGSTA VÄXELN

18. Citroën SM

Av Classic by GT 24 februari, 2019

Ingen annan bil är som Citroën SM – på gott och ont. Ett för hastigt utvecklingsarbete och en oljekris tog livet av en av världens mest vågade bilmodeller.



I en tid när alla bilar – nästan oavsett tänkt användningsområde – säljs på ”sportighet” och ”dynamik” kan det vara svårt att tänka sig att bilkonstruktörer kan ha ett helt annat fokus under när de tar fram en ny bil. Och då tänker jag inte på kostnadsbiten.

Citroën var efterkrigstidens kanske allra djärvaste bilföretag, med högre i tak på konstruktions- och designavdelningen än någon annanstans i bilvärlden. Chocken efter presentationen av den osannolika DS i Paris 1955 höll i sig långt in på 1960-talet och än i dag upplevs bilen futuristisk och ganska tekniskt avancerad.

”Paddan” hade inte byggts med ett uns av tanke på ”dynamik”, utan istället med total tonvikt på komfort och förfining. Prestandamässigt var den medelmåttig, om ens det. Citroën stod på två spretiga ben på 1960-talet med den lilla storsäljande 2CV och stora ”Paddan”.

Man behövde något mitt emellan, men ledningen ansåg också att märket skulle må bra av en bil som kunde krydda med en nypa prestanda, och ännu mer flärd.

I slutet av 1960-talet sålde Citroën 26 procent av sina aktier till Fiat, och för pengarna satte man igång en expansion, som bland annat innebar att man köpte Maserati i Bologna som då var illa ute finansiellt. Den affären utgjorde katalysatorn till det projekt som debuterade som Citroën SM i Genève 1970.

Grundkonceptet var att använda så mycket teknik från DS som möjligt, inklusive centralhydrauliken som hanterade både fjädring, bromsar och styrning och som egentligen var grunden till dessa bilars så egensinniga karaktär.

Citroëns motorkonstruktör Walter Becchia hade misslyckats med sin boxersexa som var under utveckling, men med Maserati ombord fanns plötsligt skarp motorbyggarkompetens tillgänglig, i synnerhet för en snabb Grand Routiére som SM var tänkt att bli.



Kanske man överskattade kompetensen en smula, eftersom Maseratis chefsingenjör Giulio Alfieri bara fick några veckor på sig att ta fram en drivkälla med några tydligt begränsande krav: den skulle vara extremt kompakt och lätt, och inte på mer än 2,8 liters volym (på grund av franska skatteregler).

Alfieri hade ingen annan möjlighet att möta sin deadline än att modifiera Maseratis redan existerande V8-motor, vilket i och för sig inte var något nedköp eftersom det var en mycket lätt, fyrkams aluminiummotor. Vinkeln mellan cylinderbankarna, 90 grader, var idealisk för en V8 men skapade ojämn tändföljd i en sexa.

Formen, formellt tillskriven Citroëns chefsformgivare Robert Opron, men med signifikant bidrag från forne Buick-designern (!) Henri Lauve, var väl så provokativ och kontroversiell som någonsin en Citroën tidigare, och SM väckte nästan samma sensation i Genève 1970 som DS hade orsakat i Paris 15 år tidigare.

Korsningen av fransk avantgardism och italiensk motorbyggarkonst föreföll helgjuten. Äntligen kunde alla bilälskare njuta av den sublima och helt unika upplevelsen av att köra en framhjulsdriven ”Grand Hydraulic” Citroën med en kraftkälla från en av världens mest meriterade motorbyggare.

SM var en bil som erbjöd superkomfort i hög fart för fyra åkande och deras bagage med ett minimum av ansträngning – en lika delikat som unik körupplevelse. Toppfarten var hög – 225 km/h – och mer en produkt av lågt luftmotstånd (Cd 0,34) än motorstyrka. Visserligen var 170 hästar rejält mycket effekt i en Citroën, men accelerationen åstadkom knappast någon andnöd hos de åkande.

Intresset visade sig hur som helst snabbt i orderböckerna. Trots att priset var i nivå med konkurrenter som BMW 3,0 CS och Mercedes 350 SLC, såldes nästan 5 000 bilar under det första produktionsåret.

Men allt var långt ifrån frid och fröjd hos Citroën, trots de relativa framgångarna med SM initialt. Att den vackra Maseratimotorn fick en del kritik för sin ojämna gång var en sak, men när motorerna började rasa ute på landsvägarna var måttet rågat. Konstruktionen var bristfällig på flera områden, både kamdrivning, tändning och oljepump visade svaghetstecken.



Vintern 1973 hade inte bara försäljningen av SM rasat till en tiondel av den ursprungliga, Citroën förlorade mycket pengar (inte minst på sitt dödfödda wankelprojekt) och OPEC drog ur pluggen ur oljeförsörjningen vilket ledde till ransoneringar i hela västvärlden. FIAT måste ha känt vad som komma skulle, och sålde kvickt sin andel i företaget som inte kunde klara sig på egna meriter utan gick i konkurs 1974.

När Peugeot tog över Citröen 1975 var ett av de första offren ägandet i Maserati, och 1975 såldes de sista 115 redan tillverkade bilarna. Motorn överlevde dock ett tag till i Maserati Merak, där den i modifierad form trivdes riktig bra.

Totalt byggdes 12 920 Citroën SM, en hel del såldes i USA där modellen lite sensationellt blev vald till årets bil 1972 av Motor Trend. I USA såg lagkraven till att den hade runda strålkastare istället för originalets läckra ramp med sex rektangulära Cibiélampor.

I USA såldes den även med automatlåda från Borg-Warner och en lite större motor på 3,0 liter, en kombination som kanske bättre matchade bilens i övrigt så avslappnade karaktär.

Den relativt stora serien gör SM förvånansvärd överkomlig idag för den som vill uppleva en bil som har byggts under en tid när många bilmärken fortfarande hade distinkta karaktärer. En del mer provokativa än andra.



19. Grattis Renault Espace!

Publicerad 6 mars 2009

Text Carl Legelius

I dag när Ebba och Ebbe har namnsdag passar vi på att hylla Espace!



Renault Espace (J11) 1984–88

Espace betyder **rymd** på franska och var ett mycket passande namn på den framåtblick-ande **MPV** som 1984 lanserades av Renault.

Espace var egentligen ingen Renault, den utvecklades ursprungligen av Matra för Chrysler-Simcas räkning. Men när Chrysler Simca köptes av Peugeot och blev Talbot backade de nya ägarna, de tyckte att projektet var för riskfyllt. Då gick Matra istället till Renault som nappade på idén.

Espace byggdes enligt samma principer som sportbilen Murena med kaross i glasfiber på ett galvaniserat stålchassi och var en uppvisning i utnyttjande av utrymmen. Espace såg i början ut att bli en rejäl flopp, första månaden såldes bara **nio exemplar**!

Men snart kom försäljningen igång och Espace tillsammans med konkurrenten *Chrysler Voyager* som lanserades samtidigt som pionjären i en helt **ny bilklass**.

De tre första generationerna av Espace tillverkades av *Matra* men den nuvarande upplagan kommer från Renaults egna fabriker.



Espace erbjöd plats för sju
trots att yttermåtten inte översteg en vanlig kombis.



Flexibel inredning med vändbara fåtöljer fram
skapar ett rum med valfri utsikt.



Grand Espace (J81) 2012

Feber

20. Mercedes-Benz har visat upp sin första elektriska racerbil

Av Wille Wilhelmsson 2019-03-04 kl 19:30

Kommer att börja tävla i Formel E i slutet av året



2017 meddelade Mercedes-Benz att man skulle dra sig ur racingligan DTM och istället satsa på Formel E och nu har man visat upp sin första elektrifierade racingbil.

Man har döpt ekipaget till "EQ Silver Arrow 01" och det kommer att börja köra i Formel E-säsongen 2020 som drar igång i slutet av det här året. Formel E har körts i fem säsonger och konkurrenter till Mercedes, som till exempel Audi, BMW, Nissan och Jaguar, finns redan representerade i Formel E. Även Porsche kommer att dyka upp i Formel E-säsongen 2020.

För att utveckla EQ Silver Arrow 01 har Mercedes-Benz tagit hjälp av en rad externa företag. Det är de italienska företagen Spark och Dallara som har utvecklat bilens chassi, Atieva har tagit fram batteriet som är byggt runt battericeller från Sony och detta har integrerats i bilen av McLaren.

EQ Silver Arrow 01 ska ha 340 hästkrafter och den väger lite över 900 kilo. Detta gör att den accelerar 0 - 100 km/h på cirka 2,7 sekunder



FILM: ***https://twitter.com/i/status/1102494064568684544***

SLUT